

City of Industry: los efectos concretos en el condado de Los Angeles en la economía,
el medio ambiente y la salud pública

by

Christina Andrea Hernandez

Modern Languages and Literatures Department
College of Liberal Arts

California Polytechnic State University
San Luis Obispo

Decemeber, 2011

APPROVAL PAGE

TITLE: City of Industry: los efectos concretos en el condado de Los Angeles
en la economía, el medio ambiente y la salud pública

AUTHOR: Christina Andrea Hernandez

DATE SUBMITTED: December 2011

Senior Project Advisor

Signature

City of Industry: los efectos concretos en el condado de Los Angeles en la economía,
el medio ambiente y la salud pública

by

Christina Andrea Hernandez

Modern Languages and Literatures Department
College of Liberal Arts

California Polytechnic State University
San Luis Obispo

Decemeber, 2011

Senior Project Advisor

Signature

Date

MLL Outcomes Committee Chair

Signature

Date

Department Chair

Signature

Date

City of Industry: los efectos concretos en el condado de Los Angeles en la economía,
el medio ambiente y la salud pública

Christina Andrea Hernandez
California Polytechnic State University

This project attempts to document the development of the City of Industry, located in eastern Los Angeles County, and to examine the environmental as well as socio-economic effects this industrial hub maintains on its surrounding neighborhoods. City of Industry, since its incorporation in 1957, has established an alarming precedent as a privatized city that has informed concrete changes in the local economy, the environment, and the public health of the surrounding communities that are predominantly Latina(o).

The research undertaken for this project represents an interdisciplinary intersection of a special topic in the study of Industrial Engineering: the global logistics industry, which consists of the commercial activity of transporting goods to customers. This topic intersects with the humanities if we consider that in Los Angeles County, and particularly in the City of Industry, a Latina(o) Spanish-speaking population are both the workforce of this industry and the nearby inhabitants that are subject to the concentrated wealth of City of Industry and its effects on the environment. The aims of this project will be met through scholarly research, and will particularly pay homage to Victor Valle's *City of Industry: Genealogies of Power in Southern California*.

This project is both personal and far-reaching as it documents the very things that informed my choices in pursuing a B.A. in Liberal Arts and Engineering Studies (LAES), with concentrations in Industrial Engineering and a double major in Modern Languages and Literatures (MLL). Yet it also documents issues that apply to fellow Latina(o) Angelenos, many of whom are first-generation Chicanos and college students, as well as those who are not.

Índice de contenido

| | |
|--|-----------|
| Introducción..... | 1 |
| 1. TRASFONDO HISTÓRICO..... | 2 |
| <i>1.1 La Puente Valley y C.C.Stafford.....</i> | <i>2</i> |
| <i>1.2. Las redes ferroviarias.....</i> | <i>3</i> |
| <i>1.3 La suburbanización e industrialización después de la Segunda Guerra Mundial....</i> | <i>5</i> |
| <i>1.4 James Staford y Herbert Legg.....</i> | <i>6</i> |
| 2. CITY OF INDUSTRY..... | 10 |
| 3. LOS EFECTOS CONCRETOS HOY EN DÍA DE CITY OF INDUSTRY..... | 14 |
| <i>3.1 Los efectos en la economía regional.....</i> | <i>14</i> |
| <i>3.2 Los efectos en el medio ambiente y recursos naturales.....</i> | <i>16</i> |
| <i>3.3 La salud pública.....</i> | <i>17</i> |
| 4. MÁS ALLÁ DE CITY OF INDUSTRY..... | 19 |
| <i>4.1 El sistema de la globalización.....</i> | <i>19</i> |
| <i>4.2 Mira Loma, Ontario y Colton.....</i> | <i>19</i> |
| 5. CONCLUSIÓN..... | 20 |

Christina Andrea Hernandez

MLL 460 — Senior Project

Dr. Fernando Sánchez

December 2011

City of Industry: Los efectos concretos en el condado de Los Angeles en la economía,
el medio ambiente y la salud pública

Se documenta en este manuscrito el argumento que propone Víctor Valle con respecto a City of Industry hoy en día: que la ciudad no ha sido el fruto de una conspiración maestra sino de “linajes de poder” que resultan en una genealogía corrupta manufacturada desde antes de su incorporación hasta el presente (Valle 9). Este esfuerzo sirve para educarme sobre mis alrededores, siendo latina residente de la periferia de City of Industry.

Esta retrospectiva informa decisiones mías que no han sido al azar, sino que se han ido formando el propósito de mi vida. No creo, sé, que no es en vano que las dos especializaciones que emprendí (con enfoques en ingeniería industrial, estudios étnicos y español) en California Polytechnic State University son extremadamente aplicables a este tema. Las experiencias de mi vida me han guiado a tener estos intereses académicos antes citados. Mis estudios me han dejado afilar y pulir las herramientas de mi intelecto para así permitirme digerir la información e historia compleja de situaciones como la de City of Industry. Mucho más importante para mí es poder expresar ese conocimiento con aquellos que merecen saber esta historia, sobre todo en su lengua natal. City of Industry, desde su incorporación en 1957, ha establecido un precedente alarmante como ciudad privatizada que ha efectuado cambios concretos en la economía, el medio ambiente y la salud pública de las comunidades a su alrededor que son predominantemente latinas.

Se encuentra en este manuscrito el trasfondo histórico de City of Industry y los diferentes “linajes de poder” que se interesaron en que se realizara la ciudad. También se documenta la

historia de City of Industry después de su incorporación en 1957, además de los efectos concretos que se manifiestan en la economía, el medio ambiente y a salud pública en las comunidades vecinas. City of Industry establece un precedente alarmante que se ha podido repetir más allá del condado de Los Angeles y por esa razón también se encuentran otros ejemplos de ciudades como Mira Loma, Ontario y Colton como parte del sistema grande y complejo de la globalización.

1. TRASFONDO HISTÓRICO

Antes de que se incorporara City of Industry (también llamado sólo por “Industry” en este manuscrito) en 1957, hubo varios individuos y grupos interesados en su establecimiento. A continuación se encuentra un relato del trasfondo histórico de esta ciudad peculiar y sin verdadero precedente.

1.1 *La Puente Valley y C.C. Stafford.* La Puente Valley es una región al este del condado de Los Angeles que hoy en día abarca las ciudades de La Puente, Baldwin Park, West Covina, además de City of Industry. Antes de la incorporación de City of Industry en 1957, la agricultura predominaba en esta región. En los campos de La Puente Valley se daba la avena y alfalfa y además se encontraban huertas de aguacate, naranjas y nueces. Los obreros que labraban en esta zona agrícola, la mayoría de ellos inmigrantes mexicanos o de ascendencia mexicana, vivían en el barrio mexicano de La Puente. Se requería que los obreros fuesen residentes de La Puente Valley por las condiciones del terreno, el clima y la demanda constante de naranjas durante todo el año (Valle 48).

En La Puente Valley se encontraba una empresa agrícola bajo el nombre de *C.C. Stafford Milling & Warehouse Co.*, establecida en 1920 por un empresario del mismo nombre, C.C. Stafford. En 1926 él mandó construir una planta de procesamiento; se decidió erigir aquí su local debido a que en ese entonces vivían él y su familia en la ciudad de El Monte. Durante este período histórico solamente se permitían domicilios de gente blanca en El Monte. El pueblo vecino de La Puente le pareció conveniente a Stafford para establecer su negocio por varias razones: allí podía crecer y florecer su negocio, se encontraba cerca de las redes ferroviarias de Southern Pacific y Union Pacific, además de que allí tenía acceso a los recursos de granjeros, agricultores y obreros (“Abbey” 1).

La empresa de C.C. Stafford tuvo éxito hasta que el escándalo llegara al empresario en 1929: una empleada suya por el nombre de Rae Schade lo acusó de haberla violado. Un jurado determinó que Stafford era culpable y él pasó un año en la cárcel. El escándalo junto con los efectos de la Gran Depresión cobraron bastante a su negocio, que quedó en mucha deuda ante su repentina muerte en un “accidente” automovilístico a principios de 1942. Se especula que la causa de su fallecimiento fue el suicidio, aunque así no aparece en su autopsia. Desde ese punto en adelante el hijo de C.C. Stafford, James Stafford, se hizo cargo de la empresa de su padre. Al heredar el negocio de *C.C. Stafford Milling & Warehouse Co.*, James por fin se dio cuenta de la deuda masiva que incurría la empresa y se dedicó a buscar una manera de procurar el poder y la riqueza que había esperado heredar, pero al fin de cuentas no recibió de su padre (Valle 52).

1.2 Las redes ferroviarias. Es razonable conceder que la presencia de las redes ferroviarias en La Puente Valley no solamente posibilitaron la venida de la industria, sino también la alimentaron (Valle 32). Las redes del Southern Pacific y Union Pacific ya formaban parte del paisaje de La

Puente Valley en los años 30, pero ejercitaban un poder más allá de definir a donde se dirigían las cargas de mercancía. En específico, la Southern Pacific estaba muy al tanto de las empresas a las que servía, pues les convenía invertir su capital en el desarrollo de la industria. No es secreto que las ganancias principales de los ferrocarriles se procuraban por medio de transportar cargas de mercancía y no a pasajeros. La Puente Valley, por ser región de producción agrícola, recibía mucho apoyo de parte de estas empresas ferroviarias en forma de préstamos y contratos de arrendamiento para almacenes y edificios comerciales que ellos poseían. Valle argumenta que la Southern Pacific también se valió de “penetración cultural” (43) para conseguir las circunstancias más beneficiosas para sus negocios: lograr convencer al público que florecería el desarrollo económico en donde se encontraran las vías de tren. Por ejemplo, agentes de las redes ferroviarias se presentaban en las escuelas, organizaciones agrícolas y en ferias del condado y conseguían publicar artículos en las revistas y en los periódicos (Deverell 130-132).

Las redes ferroviarias les interesaba el desarrollo de la industria porque su éxito dependía de aquello. Las redes construían vías de ferrocarril que resultaban en el desarrollo económico del pueblo en donde se establecían; ese mismo desarrollo económico incrementaba el número de clientes que requerían servicios de carga ferroviaria (Valle 43). Para poder hacer crecer su ámbito de influencia, era imperativo que las redes se esforzaran en convencer al público de la importancia de votar en favor de nueva construcción férrea. La industrialización de una región dependía del fomento de una infraestructura social y económica adecuada y dispuesta; de esta manera las redes ferroviarias no sólo promovían la visión del desarrollo económico, sino también procuraban obtener el terreno y el consentimiento de sus habitantes para asegurar aun más desarrollo industrial en el futuro (Valle 44).

La Puente Valley fue uno de estos sitios que les interesaba a las redes de Southern Pacific y Union Pacific, por ser parte del condado de Los Angeles y extendiéndose hacia el este y en rumbo al resto de los Estados Unidos. *Los Angeles Times* declaró:

The position of Los Angeles will always be unrivaled, possessing as it does the shortest line across the continent within the United States, and through the most eligible pass, geographically, in the whole Sierras...Los Angeles is admirable situated as a distributing point for manufacturing goods...hence the importance of inaugurating extensive and diversified manufacturing industries. (Edwards, Hanly, and Davies O3)

Este interés aumentó con la expansión del sector industrial que experimentó los Estados Unidos durante y después de la Segunda Guerra Mundial. Esta expansión industrial fue acompañada por el incremento en carga que las redes ferroviarias facilitarían.

En 1951, la Southern Pacific anunció que construiría el Puente Bypass, una vía de circunvalación que pasaría por La Puente Valley. La construcción de la vía se completó en 1954. Este proyecto resultó en que se tomara tres días menos en transportar carga proveniente de los puertos de Los Angeles y Long Beach y que en el transcurso de seis años el volumen incrementara a 40,000 carriles por mes (Valle 56). Es entonces que La Puente Valley se convirtió en una inversión lucrativa para las redes ferroviarias establecidas en esa región.

1.3 La suburbanización e industrialización después de la Segunda Guerra Mundial. Después de la Segunda Guerra Mundial, muchos de los soldados que regresaban a los Estados Unidos buscaban donde vivir y la respuesta era mudarse a los suburbios; suburbios que se habían construido durante su ausencia y se seguían construyendo aún más rápidamente durante su

regreso. Los suburbios se construyeron para satisfacer la demanda de acomodar a una población más grande que se veía en la necesidad de extender sus viviendas a las afueras de la zona metropolitana y Los Angeles no era una excepción.

El desarrollo masivo de la industria durante la Segunda Guerra Mundial en los Estados Unidos se considera uno de los factores principales en su victoria sobre las Potencias del Eje. Este mismo sector económico les brindaba trabajo a los soldados que regresaban a su patria y posibilitó no solamente la construcción de los suburbios, sino también el capital en manos de la clase media emergente para poder comprar estas casas. Lo irónico, entonces, es que la industria y el desarrollo de los suburbios ambos competían por el mismo terreno. Para dueños de negocio como James Stafford, la suburbanización significaba la devaluación de sus terrenos y razón bastante para querer buscar una manera de prevenirlo (Valle 54). Terrenos apegados a/o cerca de las vías de tren se consideraban demasiado valiosos como para construir casas allí, así que las redes del Southern Pacific y Union Pacific también se consideraban amenazadas por la suburbanización.

1.4 James Stafford y Herbert Legg. Herbert Legg fue el supervisor del primer distrito de Los Angeles por casi tres mandatos: de 1934 a 1938 y de nuevo de 1950 a 1954, hasta que un ataque cardiaco acabó con su vida y carrera en 1958. El primer distrito del condado de Los Angeles abarcaba desde el centro de Los Angeles pasando por San Gabriel Valley hasta topar con el condado de San Bernardino; esta jurisdicción era enorme en términos de poder económico y de tamaño geográfico (Valle 53). Legg designó a James Stafford para servir en la comisión de planificación regional en enero de 1954. Se pueden especular varias razones por las cual le

interesaba a Herbert Legg tener a James Stafford como cómplice para incorporar la futura ciudad de City of Industry.

Primeramente, James Stafford junto con su familia y amigos, eran dueños de bastante terreno en La Puente Valley; estos terrenos se encontraban precisamente en medio del distrito que Legg supervisaba. Por otra parte, la familia de James Stafford formaba parte de la historia de La Puente Valley y se podía apostar que James sería capaz de inspirarles confianza a aquellos que poseían terrenos y negocios más pequeños, para poder así ganarse el apoyo de la comunidad para incorporar una ciudad industrial (Valle 54). Por su parte, a James Stafford también le convenía apoyar esta propuesta y él se dedicó a obtener el apoyo de la comunidad en La Puente. Valle describe la relación entre Herbert Legg y James Stafford de la siguiente manera: “Legg did ‘the devil’s work’ of developing [City of] Industry’s governmental technology (a city of single-use structure), while James did ‘the devil’s’ bidding, using his face, voice, and hearty handshake to install that technology” (59).

Herbert Legg fue parte de algunos precedentes que ultimadamente darían forma a la incorporación de City of Industry. La incorporación de la ciudad de Lakewood provee un ejemplo. Tradicionalmente, la planificación y desarrollo de una nueva ciudad era la responsabilidad del condado, pero con la ciudad de Lakewood se estableció el precedente de otorgar proyectos al sector privado; es decir, vemos el surgimiento de la subcontratación privada, o la privatización de funciones del gobierno. Por otro lado, antes de proponer la incorporación de Lakewood, el sector privado se preguntaba cómo era posible financiar la nueva ciudad, porque no tenían manera ni autorización para recaudar impuestos. La respuesta estaba en que la ciudad “contrataría” los servicios cívicos por medio del condado (Valle 61). Esto resulta en el complemento de la privatización de proyectos municipales, porque el sector privado puede

contratar servicios públicos. Estos precedentes fueron esenciales para promover la incorporación de City of Industry.

Esta privatización requirió que se estableciera una nueva legislación para facilitarla. La incorporación de Lakewood necesitaba fondos, fondos que el condado de Los Angeles le hubiera dado si es que no fuera ilegal. Es así que procuraron que en Sacramento se escribieran nueva legislación que permitiría fondos, generados por impuestos pagados por residentes de ciudades ya incorporadas, para ser distribuidos a ciudades que aún no formaban parte del condado (Valle 62). Es entonces que la ciudad de Lakewood sirvió como patrón para la incorporación de una ciudad privatizada, un concepto que desde entonces ha sido un oxímoron: “to correctly understand...the City of Industry, one must conceive of Industry’s basic municipal purpose as one of becoming as much like a private industrial developer as possible while retaining full municipal powers to raise taxes, [and] use power available to all cities” (Morain and Valle A3).

El problema con esta situación es que el motivo tras incorporar a más y más ciudades está en el control de los promotores, quienes cobran ganancias de ello; la incorporación de una ciudad dejó de estar basado en brindar primeramente hogares y servicios sociales a los residentes de una nueva zona. A James Stafford le fue posible, por su parte, observar y organizar la incorporación de Lakewood (Valle 65). El último paso que faltaba en este patrón consistía de dejar atrás el concepto de una relación íntima entre la gubernatura municipal y las empresas que desarrollaban estas ciudades en favor de que los empresarios mismos se convirtieran en los agentes del gobierno; seguramente resultando en un gran conflicto de intereses.

Este conflicto de intereses tuvo el poder de moldear una de las comunidades en La Puente Valley que deseaba incorporarse y competía con City of Industry por los mismos recursos. El pueblo de La Puente trató de conseguir su incorporación en 1954, cuando Herbert Legg, James

Stafford y otros tantos empresarios estaban aferrados a lograr la exitosa incorporación de City of Industry. Parte de este éxito constaba en asegurar que City of Industry incluyera la máxima distribución de vías férreas y terrenos adyacentes. Pero cuando La Puente propuso su incorporación, una buena parte de esta zona valiosa se encontraba en su plano; en su autoridad como supervisor del distrito, Legg y su comité rechazaron las peticiones de La Puente. Sin alteraciones a su segundo plano, la ciudad propuesta de La Puente habría incluido por lo menos 23,000 residentes y un área de 17.75 millas cuadradas de propiedades, incluyendo terreno designado para uso industrial (Valle 71). Sin embargo, se le otorgó la incorporación a La Puente en enero de 1956, pero solamente después de que se le recortó 3.2 millas cuadradas de terreno industrial que eventualmente formaría parte de City of Industry.

Desde antes de su incorporación, City of Industry ya ejercía control sobre recursos por medio de manos cuidadosas, interesadas en sus propios fines y en detrimento de comunidades vecinas:

[La Puente] suburb's blue-collar residents realized that locating a city between Los Angeles and the growing economies of the southwestern states would create trade opportunities for the industries popping up inside the rail corridor. Moreover, La Puente's incorporators believed that their plan had a major advantage over Lakewood's: a transportation infrastructure that would ensure long-term industrial development and thus a reliable stream of jobs and revenues generated by one of the country's highest property-and sales-tax bases. (qtd. In Valle 71)

2. CITY OF INDUSTRY

El comité de supervisores del condado de Los Angeles recibió la petición para incorporar City of Industry en junio 11 de 1956, ocho días antes de que los residentes de La Puente votaran para establecer su ciudad. City of Industry sería destacada por su propósito singular; en vez de redactar su plano con el fin de definir, monitorear y controlar a una población, City of Industry se proponía establecer límites que excluyeran lo más posible a dueños de negocios pequeños y votantes. Por ejemplo, de una población de 300, solamente 100 eran votantes registrados (Valle 74). Valiéndose de su coraje, los residentes de La Puente protestaron la incorporación de City of Industry, alegando que la ciudad no tenía los 500 votantes residentes requeridos por la ley estatal. Increíblemente, los promotores de City of Industry redactaron un nuevo plano de la ciudad que esta vez incluiría 169 pacientes y 31 empleados de El Encanto Sanitarium para así incrementar la población a 629 “residentes” (Valle 75).

Esto provocó un escándalo que llevó varios residentes a quejarse por medio de una petición en noviembre 2 de 1956 ante la corte superior del condado de Los Angeles. Esta petición se proponía detener la elección final para incorporar a City of Industry, ¿pues cómo podía el condado dejar que la ciudad contara a enfermos mentales como votantes si es que no podían ni siquiera ejercer su propia voluntad? Pero el juez Bayord Rhone negó la petición y el 3 de diciembre de ese año los “residentes” de City of Industry aprobaron su incorporación en un voto de 118 a 22 (Los Angeles Times A9). No obstante, un residente de La Puente llamado Walter F. Pyne apeló la decisión del juez, que significaba que los promotores de City of Industry aún no se podían considerar victoriosos. Algunos días después, el California District Court of Appeals declaró que City of Industry no podría incorporarse hasta que la corte decidiera sobre la apelación.

Algunos de los que estaban en contra de la incorporación de City of Industry tenían una queja en común contra James Stafford y con buena razón. Ellos acusaban a James de haber abusado de su autoridad como miembro de la Comisión de Planificación Regional, porque él usó su conocimiento para hacer decisiones que incrementarían el valor de sus propiedades. El apoyo que James le había decidido brindar a City of Industry en vez de a La Puente se consideraba uso indebido de su autoridad (Valle 77). Si las alegaciones de conflicto de interés por parte de James Stafford fuesen comprobadas, tal vez resultaría en que se le negase la incorporación a City of Industry.

En medio de esta crisis, cierta ayuda por parte del Southern Pacific sacó adelante la lucha por la incorporación y se deshizo del oponente. Wilfred Steiner era un empleado del Southern Pacific que se encargaba de comparar terreno de uso industrial, de no menos de 300 acres, para la red férrea. La Southern Pacific mandó a Steiner desde la sede central en San Francisco para ayudar la causa de Industry de forma indirecta. A Steiner se le había pedido que fuera a comprar terreno para paja, pero en verdad usó esta excusa para poder comprar la propiedad de Walter Pyne, el residente de La Puente quien se oponía a Industry. Pyne recibió una oferta de compra de su terreno y no sabiendo de quien provenía, de todas maneras decidió por venderse. Con eso, Steiner aseguró que la apelación de Pyne se quedara nula, pues al vender su terreno Pyne renunciaba los derechos de propietario de terreno (Valle 78). Después de este incidente, Pyne decidió retirar su apelación (“Three Cities” 3). Finalmente, después de superar este obstáculo, se certificó la incorporación de City of Industry el 18 de junio de 1957 con 588 residentes oficiales.

Nueve años después de la incorporación de Industry, James Stafford admitió que había recaudado fondos, participado en la campaña de incorporación de Industry e intentado prevenir la incorporación de La Puente. En 1969, año en el que Industry se enfrentaba a una demanda,

James reveló en su deposición las razones por las cual no albergaba ningún deseo de vivir en La Puente; explica Valle, “he construed the idea of being forced to pay taxes for schools and libraries that served a growing Latino community as an infringement on his personal liberties” (79). James Stafford, aludiendo al fenómeno de *white flight*, exclamó “Doesn’t a man have a choice in this country anymore?” (Deposition 95). Uno se puede imaginar que la pregunta hubiera sido más apegada a su parecer si él hubiera cuestionado las opciones del hombre *blanco* en los Estados Unidos durante esa época de segregación y derechos civiles.

Durante las siguientes décadas, La Puente se estancó en el papel de suburbio mediocre. La Puente padecía de índices de crimen altos y escuelas públicas sub-estándares y se empezaba a notar que algo podía explicar por qué las cosas no andaban bien. Industry se quedaba con la gran parte de la suma de ganancias que creaban ambas ciudades. Tanto que a principios de los años 70, mientras que seguía disminuyendo los ingresos de impuestos para La Puente, los residentes de aquella ciudad se tuvieron que resignar a los trabajos que la ciudad vecina de Industry les podía ofrecer (Valle 80). Según una encuesta en 1972 de la composición de labor en City of Industry, 4,705 de los trabajadores empleados en la ciudad vivían en La Puente, quienes generaban más del 52% de los ingresos de Industry (Pavlovskis 110-113). Conforme pasaban los años, disminuía la habilidad de La Puente para generar sus propios ingresos y se volvía más y más vulnerable al número y calidad de trabajos que ofrecía City of Industry (Valle 80).

En 1964 se le encargó al Stanford Research Institute dirigir una serie de estudios sobre la importancia económica de City of Industry. El estudio indicó que la ciudad tenía mucho potencial para desarrollar y crecer. Pero bastaba saber que desde su comienzo en 1957, City of Industry había sostenido el crecimiento más rápido industrial en el estado de California, promediando un incremento de 28% durante sus primero cinco años. Pero el estudio no indicó la

creciente disparidad entre City of Industry y las ciudades vecinas. La magnitud de esa disparidad se puede deducir por medio del valor de las propiedades. Por ejemplo, en 1961, se registraban 849 dólares de impuestos de propiedad per cápita en La Puente, mucho menos que el promedio del condado de 1,600 dólares y completamente minúsculo en comparación a 41,865 dólares de impuestos de propiedad per cápita en City of Industry. Los bajos valores de propiedad en La Puente ilustraban su posición de suburbio de clase baja y obrera, que dependía de su vecina para trabajos. Esta situación es mucho más alarmante considerando que si la petición de incorporación original de La Puente hubiera sido aprobada, los impuestos de propiedad per cápita hubieran incrementado por lo menos a 1,918 dólares, aproximadamente 300 dólares más que el promedio del condado. Este valor de propiedades hubiera generado un fondo de impuestos suficientemente grande como para financiar escuelas, recreación y servicios médicos (Gillis y Watt 45). Aunque el valor de La Puente seguía decayendo, Industry seguía acumulando caudales porque sus propiedades incrementaban sus valores a un paso exponencial (Valle 91).

City of Industry fue nombrada de acuerdo con lo que se propone servir: a la industria. Hoy en día, lo que resulta es un retrato muy extraño de una ciudad en donde los habitantes se pueden considerar más bien los edificios que ocupan la ciudad. Es decir, que es extremadamente desigual la cantidad de edificios que se encuentran en City of Industry en comparación con la población que reside allí, que consiste de aproximadamente 800 personas (cityofindustry.org). Hay muy pocas casas que se encuentran dentro de la ciudad y se debe a que esas casas fueron construidas antes de que se incorporara la ciudad. Según el registro de la ciudad, existen casi 29,000 compañías que emplean a más de 80,000 personas.

Nosotros nos imaginamos que la corrupción lleva la siguiente forma, que hay un grupo interesado en establecer o mantener su poder y que este grupo mediante sus recursos monetarios

busca comprar la lealtad de políticos para influenciar las leyes a su antojo. Sin embargo, en City of Industry se presenta un nivel mucho más complicado, dado a que la ciudad existe para servir a sus “habitantes”, las compañías. “The possibility of owning a city’s most valuable public organs offered a novel alternative to the need for recurring investments in electoral politics” (Valle 5). Por eso mismo se presenta una estrategia aún más íntima que se dirige a las entrañas del sistema municipal: los interesados mismos no solamente invierten en los políticos y en la legislatura, sino también en los sistemas concretos que hacen funcionar a la ciudad además de convertirse en los políticos mismos.

3. LOS EFECTOS CONCRETOS HOY EN DÍA DE CITY OF INDUSTRY

3.1 Los efectos en la economía regional. Durante el transcurso de su existencia City of Industry ha influenciado el porvenir de las vecindades que la rodean. En estas ciudades como La Puente, El Monte, Baldwin Park, West Covina y Hacienda Heights se encuentra que la mayoría de los residentes son latinos. Según el censo del año 2000, un 83.1% de la población de La Puente es latina, 72.4% en El Monte, 71% en Baldwin Park, 45.7% en West Covina y 38.3% en Hacienda Heights. La relación económica entre este grupo de ciudades e Industry es caracterizada por la desigualdad. Industry, en comparación con otras ciudades de inmensa riqueza en el condado de Los Angeles se ha podido aprovechar de legislación que asegura que capital permanezca en la ciudad. Lo que hace diferente a Industry es que en vez lucirse de zonas residenciales llenas de mansiones, se ve poblada de fábricas, almacenes y centros de compra.

Sigamos el contraste entre City of Industry y la ciudad de La Puente que se encuentra al norte de su borde; las dos ciudades, aunque son vecinas no ofrecen la mismas oportunidades

económicas. En 1994, por ejemplo, City of Industry ofrecía 166 trabajos por cada cien residentes, mientras que La Puente solamente ofrecía un máximo de 18.7 trabajos por cada cien residentes. En La Puente se encontraba mucho menos trabajo y desafortunadamente también no se encontraba un incremento o desarrollo de número de empleos que pudiera competir ni compararse al aumento de 12.3% de trabajos en Industry (Orfield and Luce 20-21).

Aunque Industry proporcionaba una gran cantidad de empleos a los residentes de las ciudades vecinas, no necesariamente mejoraba la situación económica de aquellas vecindades. De nuevo uno se puede referir al valor de propiedades en ambas ciudades en 1996: en Industry se valuaba la propiedad a 548,753 dólares por domicilio al igual que las ciudades más afluentes, mientras que en La Puente se valuaba por lo menos 5 veces menos que en Industry, con un valor de entre 78,512 y 108,406 dólares por domicilio, otorgándole el penúltimo valor más bajo en todo el condado de Los Angeles. Esta disparidad se recalca también en los ingresos anuales de impuestos de compra, pues en ese mismo año Industry generó por lo menos 87,467 dólares por domicilio mientras que en La Puente se generó entre 9,832 y 14,469 dólares, por lo menos cuatro veces menos que en Industry (*ibid*). Igualmente en otras ciudades vecinas se encontraba esta disparidad económica pues se consideraban municipios de ingresos clase media o media-baja, de los más bajos en el condado. Por ejemplo Hacienda Heights, que se encuentra al suroeste de Industry, solamente generó un máximo de 262 dólares de impuestos por domicilio en 1998, colocándolo en el rango económico más bajo del condado (Orfield y Luce 12).

Los residentes latinos de estas ciudades se veían afectados gravemente por esta desigualdad económica. Estos trabajadores latinos se diferenciaban drásticamente de trabajadores anglosajones en el condado de Los Angeles. Los latinos se habían convertido en la mayoría de la clase obrera y se reflejaba en los vecindarios en donde podían conseguir viviendas y en los

ingresos que recibían. Para ilustrar, el ingreso promedio para latinos en 2005 fue \$11.25 por hora, mientras que el ingreso promedio para anglosajones fue \$22.50 (*Left Behind* 5).

3.2 Los efectos en el medio ambiente y recursos naturales. La zona de La Puente Valley ha sido afectada por la contaminación que atrae el desarrollo industrial. Durante el transcurso de la historia de City of Industry unas aproximadas 48,000 empresas han contribuido a la contaminación del recurso que hizo florecer, literalmente, a San Gabriel Valley: el agua que recibe de las montañas de San Gabriel. Esta agua que se derrite de la nieve que cae sobre estas montañas es suficiente como para sustentar a 90% de los 1.5 millones de residentes que viven en San Gabriel Valley. Se encuentran muchos contaminantes, de los cuales compuestos orgánicos volátiles son los más peligrosos, químicos que se degradan en carcinógenos y están concentrados en varias ciudades, incluyendo a Industry (Valle 257). Año tras año, las empresas manufactureras en las ciudades de La Puente Valley han vaciado toneladas de químicos tóxicos en el agua y el ambiente. Por ejemplo, la cantidad de contaminantes que las ciudades de El Monte, Industry y Azusa combinados emitieron en 1987 fue 2.6 millones de libras (Dolan B1). Además en 1984 el Environmental Protection Agency (EPA) alarmantemente declaró que el agua debajo del terreno de San Gabriel Valley era el más contaminado de toda la nación y que se requería la inmediata atención para intentar corregirlo. En 1989, el EPA notificó a 50 negocios que formaban parte de City of Industry que habían sido identificados como contaminadores de esta agua subterránea (Ward 1). No mucho después el EPA incrementó esa cantidad de negocios a 70, que incluía la red férrea de Union Pacific y operaciones transportarías del Southern Pacific (EPA 1).

Aunque los contaminantes le preocupaban al EPA, en City of Industry reinaba el negocio de productos importados. Más importaciones, que llegaban por medio de los puertos de Los

Angeles y Long Beach, significaban más trenes y tráileres que pasaban por Industry. El tráfico sobre vías férreas y autopistas causan la distribución de partículas de combustión de diesel y de llantas desgastadas. En 1997 un estudio del South Coast Air Quality Management District (AQMD) concluyó que un 71% de los contaminantes carcinogénicos en la región se debían a emisiones de diesel. El estudio también indicó que los niveles más concentrados de contaminación en todo el condado se encontraban hacia el este en la ruta de transportación donde está situada Industry (1).

3.3 La salud pública. Desde que el AQMD publicó estos estudios, más información ha sido reportada sugestionando que hay una correlación entre la polución de estas partículas de diesel y el cáncer cerebral: “Among the potentially toxic products of concern are the ultra-fine particles that come from diesel engines—particles that would likely be plentiful along freeways, in congested metropolitan areas, and in the immediate vicinity of diesel-burning vehicles” (*Possible Brain Cancer*).

Existe un problema alarmante de que no existen regulaciones para controlar ciertos tipos de emisiones tóxicas. Ésta es la situación en este momento porque no existe la tecnología como para detectar polución de partículas ultra-finas. Según la Dra. Suzanne Paulson, quien dio una plática en UCLA sobre la contaminación, hay diferentes categorías de partículas que se encuentran en la atmósfera. La primera categoría que ella clasificó como “coarse particles” son esas producidas por medio del desgaste mecánico proveniente de llantas y motores. Este tipo de partículas son dañinas al cuerpo humano, pero por lo menos son lo suficientemente grandes como para que el cuerpo se pueda deshacer de ellos. El otro tipo de partículas que la Dra. Paulson describió fueron “ultra-fine particles”; estas son las que causan aún más aprensión.

Las partículas ultra-finas son aproximadamente del mismo tamaño que un virus y significa que pueden moverse con facilidad por todo el cuerpo y ¡no se pueden remover! Además, por ser estas partículas tan difíciles de detectar por su tamaño tan pequeño, no existe tecnología para monitorearlas. Esto significa entonces que no hay regulaciones establecidas que ayuden a controlarlas. La Dra. Paulson también indicó que hay mayores probabilidades de morbilidad y mortalidad para niños y adultos que residen cerca de autopistas debido a ser expuestos a estas partículas ultra-finas que debilitan su sistema respiratorio. Los niños que son expuestos a estos contaminantes no se les desarrollan adecuadamente los pulmones que resulta en una probabilidad disminuida de ser saludable.

Un posible resultado de ser constantemente expuesto a estas emisiones tóxicas es desarrollar Chronic Obstructive Pulmonary Disease (COPD). La COPD es una categoría de enfermedades pulmonares crónicas que obstruyen la inhalación de aire. Por ejemplo, la COPD incluye enfermedades como el enfisema y el bronquitis, que la mayoría del tiempo son atribuidas a los cigarrillos. Pero por su parte las emisiones de diesel también causan síntomas diarios del COPD como tos, flema, dificultad y ronquido al respirar y tensión en el pecho. El problema con el COPD es que ya una vez que se desarrolla es de por vida y las condiciones se van deteriorando. El COPD puede causar que se engruesen los pulmones y que vayan perdiendo su elasticidad, que es clave para dejar que el aire pase eficientemente por el sistema respiratorio. El COPD se desarrolla en cuatro etapas de 1) leve a 2) moderado a 3) severo a 4) muy severo y afecta a un estimado de 24 millones de americanos, de los cuales solamente la mitad son diagnosticados. De aquellas personas que no fuman y no son expuestos rutinariamente al humo de segunda mano, aun corren el peligro de desarrollar el COPD si es que son expuestas a químicos y polvo además de la contaminación (COPD.com).

4. MÁS ALLÁ DE CITY OF INDUSTRY

4.1 El sistema de la globalización. Es necesario colocar a City of Industry dentro de un sistema aún más grande y complejo en el contexto de la globalización. City of Industry se encuentra en medio de una cadena de ciudades que juntas representan un centro de distribución masivo en el condado de Los Angeles. Las vías de tren y carreteras indican las ciudades a que me refiero, empezando desde el centro de Los Angeles y extendiéndose hacia el este: East Los Angeles, City of Commerce, City of Industry y otras ciudades que se encuentran en San Gabriel Valley.

Los puertos de Los Angeles y Long Beach combinados se consideran el segundo sistema más grande de puertos en el mundo, pues el puerto de Hong Kong es el más grande. City of Industry se considera la última ciudad por la cual se procesan productos internacionales en el condado de Los Angeles. Estos productos importados provienen de Asia y llegan a los puertos de Los Angeles y Long Beach, donde se dirigen al centro de Los Angeles y de allí siguen a East Los Angeles y pasan por City of Industry donde van en rumbo a los condados de San Bernardino y Riverside para ser distribuidos al resto de los Estados Unidos, ilustrado por el siguiente mapa (véase fig.1).

4.2 Mira Loma, Ontario y Colton. City of Industry estableció un precedente para ciudades de uso industrial y comercial y de cierta manera se ha convertido en una formula repetible. Residentes quienes se habían mudado a los condados de San Bernardino y Riverside (ahora considerados el “Inland Empire”) para escapar la congestión, tráfico y polución de Los Angeles se encuentran de nuevo con el surgimiento de la industria cerca de sus residencias. Lo que antes era terreno lleno de pasturas y viñedos ha sido reemplazado por más de 120 almacenes durante sólo una década en el condado de Riverside (Valle 8). Según el World Health Organization la ciudad de Mira Loma

en el condado de Riverside se ve afectada por el cuarto más alto nivel de polución de partículas de diesel en todo el mundo; las tres ciudades que le ganan son Yakarta, Calcuta y Bangkok (Hart 28). Otras ciudades que desafortunadamente siguen el mismo patrón son Ontario y Colton.



Fig.1: Alameda Corridor East Construction Authority; *Alameda Corridor East Project San Gabriel Valley*; <http://www.theaceproject.org/>; Web; 27 nov 2011.

5. CONCLUSIÓN

La incorporación de City of Industry nos provee un precedente alarmante al cual debemos poner atención, no solamente los latinos y otras minorías a quienes afecta más directamente, pero todos los residentes del condado de Los Angeles, pues Industry sólo comprende una parte del sistema de globalización que nos une más íntimamente a todas partes del mundo cada día más, pero que también tiene mano en contaminar completamente la área

metropolitana de Los Angeles. Esta preocupación se extiende aún más debido a que Industry proporciona un patrón a seguir que tiene el poder de negativamente afectar la economía, el medio ambiente, los recursos naturales y la salud pública de otras regiones en los Estados Unidos en donde se va desarrollando la industria global. Además, Industry es un ejemplo de lo que puede lograr la privatización de gobiernos municipales con ramificaciones que se manifiestan concretamente. Una investigación más completa acerca del tema de City of Industry incluiría el papel que tiene Edward Roski, Jr. en City of Industry; él dueño de Majestic Realty, la empresa privada más grande de contratos de arrendamiento industriales y comerciales en Industry y en todo los Estados Unidos. Él ha, en sentido figurado, heredado el poder que alguna vez tuvo James Stafford en Industry. Es importante entender el poder que ejerce un hombre como Edward Roski, Jr., quien es mitad dueño del Staples Center en Los Angeles, y cuales consecuencias y ramificaciones podría tener.

Bibliografía citada

- "Abbey Changes to Stafford St." *City of Industry News* Oct. 1975, 14th ed.: 1.
- Anderson, Alissa, David Carroll, and Jean Ross. *Left Behind: Workers and Their Families in a Changing Los Angeles*. Rep. Rev. ed. Sacramento: California Budget Project, 2006.
- "City of Industry Votes Today on Incorporation: Battle to Settle Controversial Issue in Eastern San Gabriel Valley Area." *Los Angeles Times* 4 Dec. 1956: A9.
- COPD Information and Treatment Options - COPD.com. GlaxoSmithKline. Web. 28 Nov. 2011.
- Deposition of James M. Stafford, *City of Industry v. Consumers Holding Co., Et Al.* 95. Superior Court of the State of California. 11 Aug. 1969.
- Deverell, William. *Railroad Crossings: Californians and the Railroad, 1850-1910*. Berkeley: University of California, 2001.
- Edwards, E. O., Geo[rge] T. Hanly, and John M. Davies. "Manufactures: Advantages of Los Angeles As Manufacturing Point." *Los Angeles Times* 7 June 1882: O3.
- Hart, Ian, ed. *Paying with Our Health: The Real Cost of Freight Transport in California*. Publication. Oakland: Pacific Institute, 2006.
- "L.A. County Firms Blamed for 40% of Toxic Emissions." *Los Angeles Times* 21 Apr. 1989: B1.
- La Puente Valley Journal. "Three Cities Incorporate." Print. Rpt. in *History of La Puente Valley, California: Reprints from the October, 6, 1960, 50th Anniversary Edition of the "La Puente Valley Journal" and Supplementary Articles, 1910-1960*. L8H57 ed. Vol. F868. Los Angeles: UCLA Special Collections. 3. URLSCRA-B.
- Morain, Dan, and Victor Valle. "City of Industry: It Has Clout Where It Counts—in the State Capitol." *Los Angeles Times* 5 Apr. 1984: A3.

- Orfield, Myron, and Thomas Luce. *California Metropatterns: A Regional Agenda for Community and Stability in California*. Rep. Minneapolis: Metropolitan Area Research Corporation, 2002.
- Paulson, Suzanne. "Local Scale Spatial and Temporal Gradients in Air." UCLA, Los Angeles. 6 June 2011.
- Pavlovskis, Valdis V. *The Economic and Fiscal Impact of the City of Industry on the Surrounding Communities*. Pomona: California State Polytechnic University, Pomona. Dept. of Urban Planning, 1973.
- U.S. Census Bureau. State & County Quick Facts. Web. 28 Nov. 2011.
- U.S. Environmental Protection Agency. EPA Proposes Plan to Address Ground-Water Contamination at Puente Valley Operable Unit. By San Gabriel Valley Superfund Site Operable Unit Proposed Plan. San Francisco: Region 9, 1998.
- U.S. South Coast Air Quality Management District. *Multiple Air Toxics Exposure Study (MATES II): Final Report*. Rep. 2007.
- U.S. South Coast Air Quality Management District. *Possible Brain Cancer-Air Pollution Link to Be Studied, by Internationally Renowned Neurosurgeon and ACMD Foundation*. 1 Oct. 2003. Web. 27 Nov. 2011. <<http://www.aqmd.gov/news1/2003/braincancerstudypr.html>>.
- Valle, Victor M. *City of Industry: Genealogies of Power in Southern California*. New Brunswick, NJ: Rutgers UP, 2009.
- Ward, Mike. "EPA to Contact Possible Water Contaminators." Los Angeles Times 10 Sept. 1989, San Gabriel Valley ed.: 1.